



PREFET DE L'HERAULT

Direction départementale
des territoires et de la mer
Service territoire et urbanisme

892052

Montpellier, le 14 MAI 2019

COURRIER ARRIVÉ

03 JUIN 2019

Direction Projet et Planification Territoriale

Objet : Plan local d'urbanisme intercommunal de Montpellier Méditerranée Métropole – Porter à connaissance complémentaire

Pièce(s) jointe(s) : – Courrier DGAC du 10 avril 2019 accompagné d'une note sur les modélisations de l'aéroport de Montpellier
– Plan du projet de PEB transmis par la DGAC
– Courrier DGAC du 28 mars 2019 relatif aux secteurs d'extension urbaine SCoT impactés par le zonage du PEB actuel

Par délibération du 15 novembre 2015, vous avez prescrit l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Montpellier Méditerranée Métropole. Conformément aux dispositions des articles L. 121-2 et R. 121-1 du code de l'urbanisme, je vous ai transmis le 19 décembre 2017 le porter à connaissance (PAC) de l'État. Je vous informais dans ce cadre que tout élément utile vous serait communiqué au cours de la procédure.

Le présent PAC complémentaire résulte de la transmission d'éléments relatifs au plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Montpellier Méditerranée par la direction générale de l'aviation civile (DGAC). En effet, compte tenu de l'évolution attendue du trafic et de l'adaptation en conséquence des infrastructures, les zonages du PEB sont susceptibles d'être modifiés lors d'une révision à venir du document.

En l'état des prévisions, cette révision interviendrait au plus tard en 2021, année suivant le dépassement du seuil de 20 000 décollages annuels d'avions de plus de 10 tonnes exigeant l'élaboration d'un plan de gêne sonore (PGS). Le PGS devant s'appuyer sur un PEB comportant quatre zones – A, B, C et D et le PEB actuel de l'aéroport de Montpellier ne comportant pas de zone D, l'élaboration du PGS entraînerait donc mécaniquement la révision du PEB.

Il convient donc dès à présent d'intégrer au mieux à l'élaboration de votre PLUi les évolutions attendues de cette servitude et les contraintes d'urbanisme qu'elle emporte, afin notamment de ne pas exposer de nouvelles populations aux nuisances importantes générées par la présence de l'aéroport. Enfin, la DGAC a appelé l'attention de mes services sur certains secteurs d'extensions urbaines prévus au projet de schéma de cohérence territoriale qui seraient impactés par le zonage du PEB actuel (cf. courrier joint). Il conviendra donc de s'assurer de la compatibilité de l'ensemble des documents (PEB/SCoT/PLUi).

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à mes sentiments les meilleurs. *À la plus cordiale*

Le Préfet,

Monsieur Philippe SAUREL
Président de Montpellier Méditerranée Métropole
Montpellier Méditerranée Métropole
50, Place Zeus CS39556
34 961 Montpellier Cedex 2

DÉPARTEMENT MUTUALISÉ Développement et Aménagement Durables du Territoire MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ - VILLE DE MONTPELLIER	
28 MAI 2019	
DEST. DIPP	COPIE(S) 70
ACTION	Scan: RA

DARU
DUA
DAFI
DAS
SA3M

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC)

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud

Division Régulation et Développement Durable

Subdivision développement durable

Nos réf. : /DSAC-S/RDD/DD 119/840

Vos réf. :

Affaire suivie par : Arnaud DENAES

Arnaud.denes@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : +33 5 67 22 91.25 - Fax : +33 5 67 22 91 01

Blagnac, le 20 Avril 2019

Le directeur de la DSAC-Sud

à

Le directeur de la DDTM de l'Hérault

181, place Ernest Granier

CS 60 556

34064 Montpellier cedex 02

Objet : Aéroport de Montpellier Méditerranée et urbanisme

Par courrier en date du 18 mars 2019, vous me sollicitez pour la fourniture d'éléments relatifs au plan d'exposition au bruit (PEB) à intégrer au porté à connaissance complémentaire, qui est actuellement en cours d'élaboration, à l'attention de la métropole de Montpellier dans le cadre de la préparation du PLU.

Vous trouverez en pièce jointe, une note explicitant les modélisations réalisées et cadrant le besoin de prise en compte de nouvelles limites foncières.

L'ensemble des modélisations présentées lors de la réunion du 30 janvier dernier fera l'objet d'un envoi par courrier électronique.

Le Directeur

Nicolas DUBOIS



PJ : Note (1 page)

Note sur les modélisations de l'aéroport de Montpellier

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Montpellier Méditerranée, actuellement en vigueur, se base sur un doublé de pistes principales. Une nouvelle piste, située 400 mètres à l'Est de la piste principale actuelle, y est prise en compte. Dans la modélisation du bruit faite pour le long terme du PEB, l'ensemble des mouvements à l'atterrissage est affecté à cette seconde piste.

Aujourd'hui, il apparaît peu vraisemblable que cette seconde piste principale voit le jour. Elle pourrait d'ailleurs ne plus être retenue dans le cadre des Grandes Orientations Stratégiques (GOS) de l'aéroport, actuellement en discussion.

L'affectation des atterrissages à cette piste a pour conséquence que la modélisation à long terme du PEB ne protège pas certaines zones qui devraient l'être. En effet, l'axe des atterrissages étant décalé de 400 mètres, la gêne modélisée et associée à ce type de mouvement (la protubérance dans l'axe de la piste principale) se trouve également décalée de la même manière.

Aussi, la DSAC a travaillé sur un nouveau jeu d'hypothèses établies avec l'exploitant, afin d'évaluer l'impact d'un tel changement au regard d'hypothèses de trafic mise à jour pour le long terme. Les hypothèses retenues tiennent compte d'une saisonnalité des mouvements (un mouvement = un décollage ou un atterrissage) qui devrait s'amplifier à l'avenir, et se base sur 86 000 mouvements (contre 100 000 pour le PEB actuel), dont une majorité d'avions de type A320 ou B737.

Pour les mouvements d'aviation générale, 100 000 mouvements ont été considérés sachant que le nombre de mouvements de ce type varie entre 60 000 et un peu plus de 90 000 ces dernières années, avec une assez forte volatilité.

Les modélisations ont aussi pris en compte un allongement de la piste principale de 400 mètres vers le Nord, nécessaire pour l'arrivée de certains types d'avion et déjà envisagé précédemment.

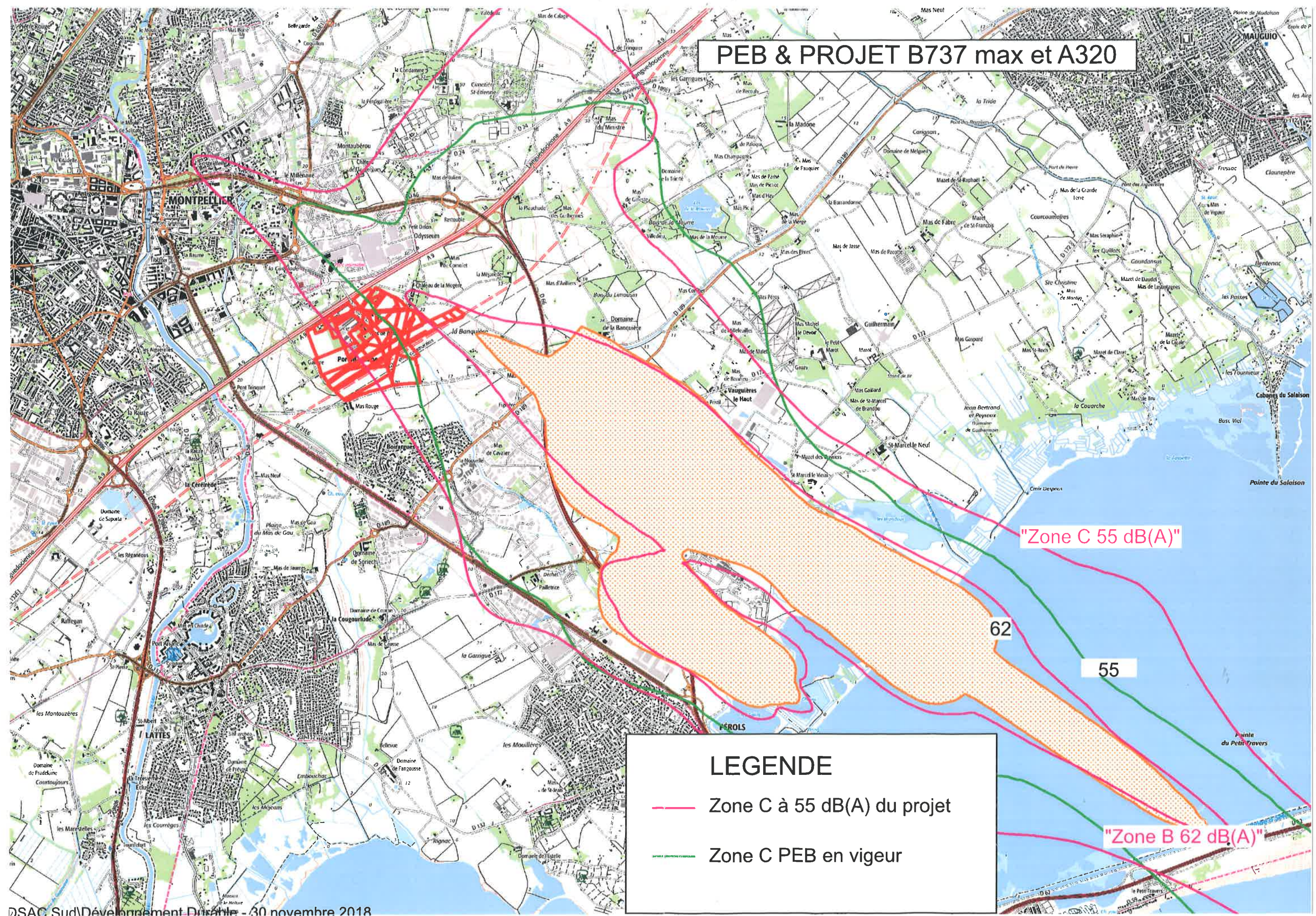
Plusieurs modélisations ont été réalisées. L'une d'entre elle prend en compte les gains escomptables au niveau acoustique avec la nouvelle génération d'aéronef (A320neo et B737MAX), qui commence à entrer dans les listes de flotte de certaines compagnies aériennes. Nous recommandons vivement de prendre en compte cette modélisation-là pour toute communication éventuelle vers la Métropole, car c'est sans doute la plus proche de ce que sera le prochain PEB.

Enfin, le résultat obtenu constitue une base de travail fiable mais non définitif de ce que pourrait être un prochain PEB, qui tiendrait compte de la nouvelle configuration de piste à long terme. Il indique clairement les axes autour desquels il convient d'être prudent en terme d'urbanisation à des fins d'habitation.

Comparaison PEB actuel et projet de PEB



PEB & PROJET B737 max et A320



"Zone C 55 dB(A)"

62

55

"Zone B 62 dB(A)"

LEGENDE

- Zone C à 55 dB(A) du projet
- Zone C PEB en vigueur

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Service national d'ingénierie aéroportuaire

Pôle de Bordeaux
Unité domaine et servitudes

D.D.T.M de l'Hérault
Service territoire et urbanisme
Unité SCOT-PLUI

par courriel :
pauline.queulin@herault.gouv.fr
corinne.martin@herault.gouv.fr

Nos réf. : N° 435

Vos réf. : Votre courriel du 25 février 2019

Affaire suivie par : Marie-Christine Texier

marie-christine.texier@aviation-civile.gouv.fr

snia-ds-bordeaux-bf@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : 05 57 92 81 54 - Fax : 05 57 92 81 62

Mérignac, le 28 mars 2019

Objet : ScoT arrêté de Montpellier Méditerranée Métropole (34)

T:\UDSIServitudes\2 Languedoc-Roussillon\Dpt 34 - Hérault\Urbanisme\2019\PAC11-ScoT arrêté_Montpellier Méditerranée Métropole.odt

Par courriel cité en référence, vous nous informez que par délibération du 19 juillet 2018, Montpellier Méditerranée Métropole a arrêté son projet de Schéma de Cohérence Territoriale (ScoT) et que celui-ci devrait être approuvé très prochainement.

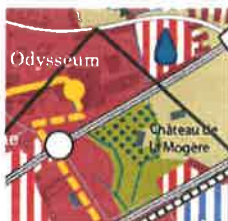
Un avis vous a été donné par courrier du 11 septembre 2018. Nous compléterons cet avis ainsi :

L'aérodrome Montpellier-Méditerranée est doté d'un plan d'exposition au bruit (P.E.B) qu'il convient de prendre en compte.

Le plan d'exposition au bruit est un document préventif destiné à définir des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs. Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales doivent être mis en compatibilité avec le PEB.

La révision du ScoT est l'occasion de délimiter sur le long terme les espaces urbains et ceux voués à l'urbanisation. Il devra assurer la prévention des nuisances sonores en évitant de placer des zones d'habitation ou des bâtiments et équipements sensibles au bruit dans les zones de bruit A, B et C du plan d'exposition au bruit des aéronefs de l'aérodrome de Montpellier-Méditerranée. Une prise en compte insuffisante des problèmes de nuisances sonores dans les documents d'urbanisme peut être à l'origine de conflits dommageables pour les habitants comme pour la collectivité.

Or, l'étude la carte n°6 extrait du "Cœur de Métropole", laisse apparaître des secteurs situés zone C du PEB et ouverts à l'urbanisation ce que ne permet pas l'article L.112-10 du code de l'urbanisme.



Le ScoT ne semble pas être en totale compatibilité avec le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Montpellier-Méditerranée.

L'adjoint au chef de pôle de Bordeaux

Sébastien Jalet

DGAC/SNIA-IOP SO

Unité Domaine et Servitudes
Aéroport - Bloc Technique

TSA 85002 - 33688 MERIGNAC CEDEX

